Nakład 5.000 egzemplarzy. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JOZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 3 — 4 (25 — 26) MARZEC — KWIECIEŃ 1936 R. ROK IV.

W Rocznicę Zgonu Marszałka

Szybkiemi krokami zbliżamy się do pierwszej rocznicy największej naszej żałoby.

Rok temu odszedł w zaświaty **Wódz Narodu, a Patron** naszego Związku.

Przestało bić serce nieugięte i bohaterskie, kochające Ojczyznę ponad wszystko, znieruchomiały dłonie, wykuwające jej Jutro.

Rozedrgają się w dniu 12 maja żałobne dzwony, fala żalu ponownie, a niemniej silnie niż przed rokiem, zaleje nasze oczy i serca nasze ściśnie... I wtedy wspomnieć trzeba Wielkiego Wodza — **Jego Wielki Testament,** który na wieczne czasy ma być naszym drogowskazem, a którym jest całe życie **Marszałka.**

Życie — wypełnione po brzegi nieugiętą wolą, życie nieznające pustych, bezpłodnych słów, życie, które było jednym Wielkim **Czynem**.

Rozedrgają się w dniu 12 maja żałobne dzwony w pięknym grodzie Giedyminowym w chwili, kiedy serce Marszałka Józefa Piłsudskiego spocznie w mauzoleum, w jednym z ukochaną Matką grobie, na cichym, prastarym cmentarzu Rossie, by stać się miejscem pielgrzymek naszego i przyszłych pokoleń.

Niech równocześnie z dźwiękiem tych dzwonów — zadrgają w jednym rytmie miłości i wszystkie nasze serca, składając w ten sposób cichy a głęboki hołd pamięci **Wielkiego Przewodnika,** który wyprowadził nas z domu hańbiącej niewoli, a **wrota do Wielkości rozwarł naoścież.**

Wywiad z P. Naczeln. Wydz. Min. Komun.

Inż. Jerzym Budzyńskim

Obecność na Zjeździe Delegatów w dniu 15 lutego r. b. Naczelnika Wydziału Ministerstwa Komunikacji p. Inżyniera J. Budzyńskiego była dla nas cenną nie tylko ze względu na podkreślenie w ten sposób przez władze swojego przychylnego ustosunkowania się do naszego Związku i zrozumienia jego potrzeb, ale i ze względu na osobę Przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji.

P. Naczelnik Budzyński, w rozmowach z członkami Zarządu Głównego niejednokrotnie dawał wyraz swoim poglądom *społecznika*, rozumiejącego celowość zrzeszania się w Związki, które, na płaszczyźnie myśli państwowej, z jednej strony dążą do podniesienia dobrobytu swych członków, z drugiej zaś, ułatwiają władzom przeprowadzanie planów, zmierzających do usprawnienia gospodarstwa społecznego.

Te właśnie okoliczności spowodowały Redakcję „Drogowca" do zwrócenia się z prośbą do p. Naczelnika Budzyńskiego o chociażby krótki wywiad w sprawach najbardziej nasz Związek interesujących.

Pomimo nawału pracy, p. Naczelnik Budzyński, ze zwykłą uprzejmością, udzielił kilka słów wywiadu wysłannikowi naszej Redakcji.



Naczelnik Wydziału Ministerstwa Komunikacji p. Inż. Jerzy Budzyński.

— Nie będę trudził Pana Naczelnika pytaniem o jego stosunku do ruchu zawodowego, gdyż poglądami swojemi w tej sprawie podzielił się już Pan Naczelnik z nami na Zjeździe. Nie omylę się jednak gdy nadmienię w wywiadzie, że ruch zawodowy (mamy oczywiście na myśli przedewszystkiem te Związki, które jednoczą w sobie ludzi, ściśle związanych w swej pracy z Ministerstwem Komunikacji) znajduje w osobie Pana Naczelnika szczerego przyjaciela...

— Tak, ruch zawodowy popieram, gdyż daje on pracownikowi nietylko organizację, lecz i korzyści moralne i fachowe.

— Wśród korespondencji, którą otrzymuje nasz Związek powtarzają się, Panie Naczelniku, stale jedne i te same bolączki, dotyczące zarówno dróżników jak i pracowników umysłowych...

— Znam je i pamiętam, a więc umundurowanie. W tym roku mimo trudności budżetowych udało się Ministerstwu Komunikacji wydostać trochę gotówki na zakup butów, pieniądze te zostały już przekazane do powiatów i buty są zakupywane.

Jeżeli chodzi o umundurowanie, to obecnie Ministerstwo Komunikcji zakończyło zbieranie ankiet w sprawie ujednostajnienia wzorów mundurów, na podstawie których opracuje jeden, obowiązujący w całej Rzeczypospolitej wzór, poczem zajmie się wyszukaniem odpowiednich kredytów na pokrycie kosztów stopniowego umundurowania, a liczyć może wyłącznie na oszczędności, uzyskane przy wykonaniu budżetu.

Aktualna wciąż sprawa opłat za karty rowerowe jest w końcowem stadjum opracowania i czynione są starania w kierunku ujednostajnienia tych opłat i obniżenia ich do najdalej posuniętych granic.

Przy tej okazji muszę zwrócić uwagę na fakt, że w terenie rozsiewane są bezsensowne pogłoski, niewiadomo z jakich źródeł pochodzące, że opłaty te mają byc zwiększone. Pogłoski te nie mają podstaw.

Pracujemy również obecnie nad sprawą ryczałtów na własne środki lokomocji dla techników i drogomistrzów.

— Czy Panu Naczelnikowi jest wiadomem, że członkowie naszego Związku, zatrudnieni na drogach samorządowych uskarżają się na nierówne traktowanie ich, z pracownikami na drogach,

państwowych, co wyraziło się między innemi w nieotrzymaniu przez nich remuneracji, wypłaconej pracownikom na drogach państwowych?

— Ministerstwo Komunikacji opłaca z własnych kredytów dróżników zatrudnionych na drogach państwowych i kredyty te przekazuje Wydziałom Samorządowym, które administrują wszystkiemi drogami państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi.

Chcąc przyjść z pomocą pracownikom udało się Ministerstwu wyasygnować trochę grosza na remunerację.

Szereg Wydziałów Samorządowych poszedł w ślad za Ministerstwem Komunikacji i wypłacił podobne premje swoim pracownikom. Niestety sytuacja finansowa niektórych powiatów nie pozwoliła na wyasygnowanie na ten cel funduszów. Tem niemniej Ministerstwo obecnie przypomina okólnikiem Urzędom Wojewódzkim dawny okólnik b. Ministerstwa Robót Publicznych o konieczności jednakowego traktowania służby drogowej na drogach państwowych i samorządowych.

Żegnając się dziękujemy Panu Naczelnikowi za jego przyrzeczenie popierania wszystkich poczynań naszego Związku oraz pozwolenie trudzenia Go w każdej potrzebie.

Artemjusz Ihnatowicz

W jedności siła

Znana jest nam jeszcze z czasów naszych najmłodszych lat przypowiastka, w której umierający ojciec, wezwawszy do swego łoża śmierci 12-stu synów, i wziąwszy pęk wikliny do ręki, oddał go najstarszemu i kazał mu przełamać. Gdy syn, mimo, że był w sile wieku uczynić tego nie mógł, ojciec rozwiązał pęk i rozdając synom pojedyńcze pręty, kazał im łamać. Zupełnie jasne, że każdy z synów, nawet ten najmłodszy, który był jeszcze dzieckiem — z łatwością otrzymany pręt przełamywał. Gdy synowie zdziwieni zaczęli pytać ojca o przyczynę tego postępowania — ten powiedział: Pęk wikliny — to jesteście wy wszyscy razem wzięci. Pojedyńczy pręt — to każdy z was z osobna. Jeśli nauczycie się nawzajem słuchać i szanować i w złej i w dobrej doli razem trzymać się będziecie — żadna siła was nie złamie, — gdy zaś każdy z was pójdzie swoją drogą — i tylko swego będzie patrzył — nie troszcząc się o dobro innych — wszyscy marnie zginiecie, bo *tylko w jedności siła.*

Jak widzicie, Szanowni Koledzy — przypowiastka ta zupełnie dobrze i naczasie da się zastosować do nas i do naszych stosunków; jako Związek — jesteśmy tą liczną rodziną, jesteśmy rozrzuceni po całym obszarze naszej Ojczyzny. Rozumiejąc potrzebę organizacji zawiązaliśmy Związek nasz oraz wybraliśmy zarząd — który ma być naszym opiekunem, zaś zadaniem jego jest obowiązek troski, aby nietylko żadnemu członkowi rodziny nie działa się krzywda, czy to moralna czy też materjalna — ale ma on także czuwać nad doskonaleniem moralnym każdego z nich — w imię wskazań naszego Patrona.

W jaki sposób Zarząd może spełniać swe obowiązki jeśli nie znajdzie moralnego i materjalnego poparcia członków naszej wielkiej Rodziny? Czy niezgoda, panująca w rodzinie, przyniosła kiedy tejże korzyść?

Czy nie widzimy na przykładach z naszego życia codziennego, że rodziny dotknięte zarazą niezgody kończą na zatraceniu?

Jeżeli chcemy, aby nas poważali, liczono się z nami — nauczmy się najsamprzód sami siebie szanować i poważać, a także okażmy tę bratnią solidarność i spójnię — bez której nie może istnieć nawet najmniejsza komórka społeczna.

Nauczmy się trzeźwo patrzeć na sprawy i rzeczy, porzućmy nasze ambicje i ambicyjki i poświęćmy je dla celów ogólnego dobra. Jeśli widzimy jakie usterki w naszem rodzinnem związkowem życiu—nie rzucajmy zaraz gromów oburzenia i zjadliwej ironji, ale z serdecznem, bratniem podejściem do sprawy — starajmy się usterki usunąć! Pamiętajmy, że nie pracujemy dla kogoś, tylko dla samych siebie i na pożytek naszej wielkiej Rodziny, jaką jest Związek.

Dopiero gdy dojdziemy do tego stopnia zbratania, że krzywdę jednego z nas odczujemy jako krzywdę naszą własną — zaś radość jednego — jako radość naszą dopiero wtedy przyjdzie czas, że będziemy silni, jako ta wiązka wikliny i nie będzie siły, któraby była w stanie nas złamać.

Kto **uchyla się od pracy w swojej organizacji,**

Ten **krzywdzi siebie i kolegów**

SZKOŁA IMIENIA LEGJONÓW W KOSTJUNÓWCE

Na miejscu krwawych walk legjonowych pod Kostjunówką i Polską Górą na Wołyniu, stoczonych pod wodzą Marszałka Józefa Piłsudskiego, stanęła z inicjatywy władz szkolnych i społeczeństwa wołyńskiego wspaniała szkoła — pomnik, która ma być symbolem kultu ludności Wołynia dla poległych bohaterów w walce o niepodległość Państwa.



Borys Zacharow

Wysadziny i przełomy wiosenne

Każdy pracujący na szosach szabrowych obserwował na wiosnę następujące przykre zjawisko: kora szosowa w czasie raptownych odwilży wiosennych staje się miękką, ugina się pod nogami, czasem nawet jakby puchnie i w rezultacie zaczyna się łamać pod kołami pojazdów, przyczem z pod połamanej kory wydostaje się nawierzch gliniasta maź rozciekająca się po szosie i tworząca rzadkie błoto. Na niektórych odcinkach szos zjawisko to stale się powtarza na tych samych miejscach, doprowadzając nieraz do zupełnego zniszczenia twardą nawierzchnię i powodując ogromne trudności dla ruchu kołowego. Nazywają to zjawisko „wysadziną" lub „wiosennym przełomem".

Nazywając to — „przełomem wiosennym", powinniśmy z góry zastrzec, że nie jest to przełom zwykły, lecz tylko taki, który się zdarza jedynie w czasie raptownego odmarzania gruntu, przeważnie na wiosnę (zdarza się też i w zimie, jak w roku bieżącym). Jakie są przyczyny tego zjawiska i jak z nim walczyć rozpatrzymy niebawem.

W ostatnich latach, gdy przeciętna grubość kory na naszych drogach spadła do 10 cm., jak wykazuje statystyka, przełomy na szosach szabrowych bez kamiennego podłoża (t. zw. „makadam", od imienia wynalazcy tych systemów nawierzchni — Mac Adama) stają się stałą plagą naszych dróg i wielkiem utrapieniem służby drogowej. Jeżeli grubość kory na pewnych odcinkach spada poniżej grubości jednej szaberki 4,5—6 cm., traci się całkowicie spoistość uwałowanego kruszywa i kora się rozsypuje pod działaniem kół pojazdów i kopyt końskich. Część tłucznia rozsypuje się po szosie w postaci tułaczy, reszta zaś zsuwa się w kierunku ruchu pojazdów, tworząc zgrubienie kory i pozostawiając część jezdni pozbawioną twardej powłoki kamiennej.

Obnażone miękkie podłoże osiada, tworząc dołek. Jeżeli uszkodzone miejsce nie zostanie niezwłocznie załatane, przełom szybko się zwiększa niszcząc nawierzchnię coraz dalej. Powstawanie tych przełomów spowodwane jest niewystarczającą grubością kory i zdarza się na osłabionych odcinkach w przeciągu całego roku za wyjątkiem mroźnej zimy, kiedy nawet gruntowna droga skuta mrozem jest bardzo odporna na działanie ruchu.

Tworzenie się zwykłych przełomów potęguje się w czasie deszczów ponieważ wilgotna kora i rozmoknięte podłoże osłabiają odporność jezdni i sprzyjają obluzowaniu się poszczególnych szaberek w korze.

Jedyny środek do zwalczania tych przełomów jest dokonanie pogrubienia jezdni (rozsypanie i uwałowanie nowej warstwy tłucznia). Do czasu zaś pogrubienia jedynie intensywne i umiejętne łatanie coraz nowych przełomów potrafi utrzymać zagrożony odcinek drogi w stanie możliwym dla ruchu i dla dokonania robót przy pogrubianiu bez konieczności całkowitego zerwania nawierzchni i przebudowy odcinka.

Zmuszony byłem zastanowić się nieco nad zagadnieniem przełomów zwykłych dla podkreślenia cech zasadniczych odróżniających te przełomy od przełomów wiosennych, czyli wysadzin, które stanowią przedmiot niniejszego artykułu.

Jak widzimy pozostanie zwykłych przełomów spowodowane jest zbyt cienką korą szabrową. Na wiosnę jednak spostrzegamy nieraz, że przełomy zaczęły się tworzyć na odcinkach, gdzie grubość kory jest dość duża i sięga czasem ponad 20—30 cm. Przyglądając się bliżej warunkom w jakich powstały te wiosenne przełomy, przekonujemy się, że przyczyna ich powstania powinna być jakaś inna. I, rzeczywiście w tym wypadku przyczyną przełomów będzie już nie brak grubości kory, lecz wadliwe urządzenie podłoża, względnie wadliwa konserwacja jezdni.

Przełom wiosenny czyli wysadzina tworzy się stale na tym samym miejscu w okresie odmrażania ziemi na wiosnę i jest tem większy im raptowniejsza jest wiosna.

Jeżeli przy budowie szosy szabrowej systemu „makadam" niesumienny przedsiębiorca czy niedoświadczony kierownik robót zaniecha ułożenia dobrej warstwy filtracyjnej na nieprzepuszczalnym zasypie pod

korę szabrową, któraby odprowadzała sprawnie wodę z pod kory do rowów przydrożnych i jeżeli zwłaszcza tóż pod korą znajduje się warstwa gruntu zawierająca duży procent gliny, można śmiało twierdzić, że w tym miejscu będą tworzyć się wysadziny. Gliniasty grunt pod korą nasiąka wodą w czasie słot jesiennych. Pod działaniem wstrząsów wywołanych ruchem pojazdów nasiąkanie wodą postępuje coraz głębiej. Odpływ wody do rowów przydrożnych przez kory jest znacznie utrudnione.

W rezultacie pierwsze mrozy zastają szosę, posiadającą podłoże nasiąknięte wodą nieraz do 50 cm. głębokości. Zwilgocone podłoże zamarza przyczem zawarta w nim woda przetwarzając się w lód rozszerza się i wypiera do góry znajdującą się nad podłożem korę szosową. W tym stanie szosa pozostaje przez całą zimę przyczem podłoże przemarza coraz głębiej.

Następuje wiosna.

Pod działaniem ciepła grunt stopniowo odmarza poczynając od górnych warstw. Na powierzchni tworzy się błoto przybierające stopniowo postać rzadkiej papki lub mazi następnie w miarę parowania wody i odmarzania dolnych warstw grunt powoli obsycha, posiadając jednak w dolnych warstwach sporą ilość wody.

Zjawisko to, posiadające tak doniosłe znaczenie dla rolnika, gdyż stwarza warunki niezbędne dla kiełkowania posiewów, jest zgubne dla wadliwie zbudowanej szosy.

Ta rzadka papka czy maź, która tworzy się pod korą pozbawia nawierzchnię oparcia, skutkiem czego kora wzniesiona do góry (wysadzona) przy zamarzaniu podłoża zostaje zawieszona ponad pół płynną masą trzymając się tylko spoistością wewnętrzną. Przy stosunkowo dużej grubości tworzy kora jakby sklepienie oparte na poboczach i niekiedy wytrzymuje bezboleśnie ruch lekkich pojazdów.

Maź gliniasta pod ciśnieniem kory szuka sobie wyjścia przyczem napotyka od dołu zamarźniętą jeszcze warstwę, z boków trafia na nieprzepuszczalne pobocza, najmniejszy zaś opór znajduje ze strony kory szabrowej i zaczyna się przesączać pomiędzy poszczególne ziarna tłucznia, rozluźniając spoistość wewnętrzną nawierzchni, która jedynie broni korę od załamania się i opadnięcia na twarde warstwy podłoża. Jeżeli teraz nie zastosować jakichkolwiek środków zapobiegawczych kora załamie się i utonie w rzadkiem błocie rozmokniętego podłoża.

Służba drogowa, nie zdając sobie często sprawy z przyczyn załamania się grubej kory, traci głowę i zaczyna ratować sytuację na swój sposób. Na przełomy rozsypuje się ogromne ilości tłucznia, który tonie w błocie w ślad za odłamkami kory, aż nareszcie dosięgnie dna przełomu. Gliniasta maź wypełnia przestrzenie w nasypanej warstwie tłucznia i stwarza ponownie doskonałe warunki dla powstania wysadziny w temże miejscu następnej wiosny. I tak bez końca.

Marnuje się rok rocznie ogromne ilości materjałów kamiennych i rok rocznie powtarza się wysadzina na tem samem miejscu. Czasem stosują inny środek. A mianowicie: układają na jezdnię warstwę chróstu lub gałęzi świerkowych, ażeby rozłożyć na szerszą powierzchnię działanie kół pojazdów i nie dopuścić do przełamania kory. Chróst i gałęzie miażdżą się pod kołami, zanieczyszczają korę, cząstki drzewa przedostają się nawet do podłoża i jeżeli uszczelniana w ten sposób jezdnia nie zacznie się kruszyć w szybkiem tempie, to następnej wiosny bezwzględnie wysadzina się powtórzy.

Pomijając już przeszkody dla ruchu stwarzane przez rozsypany luzem tłuczeń lub ułożony na jezdni chróst, powinniśmy stwierdzić, że powyższe sposoby walki z wysadzinami całkowicie chybiają celu i nie dają żadnych realnych skutków. Dla skutecznego leczenia choroby należy zawsze najpierw usunąć przyczyny jej powstawania, a później stosować dalsze środki. W wypadku wysadziny należy najpierw usunąć wodę z pod kory, a później naprawiać poczynione uszkodzenia.

Często się zdarza, że dla osuszenia podłoża pod wysadziną wystarczy tylko w samym początku jej powstawania przekopać na poboczach ścieki ze spadkiem w stronę rowu przydrożnego, sięgające poniżej poziomu dolnej powierzchni kory na 8—10 cm. Zobaczymy nieraz na własne oczy jak tymi ściekami ciurkiem poleci woda z pod kory i zacznie się wydostawać rzadka maź gliniasta.

Jezdnia szabrowa przy odprowadzaniu zbytecznej wody będzie osiadała na swoje normalne miejsce i przełomy nie będą groźne. W razie większego zanieczyszczenia kory i podłoża, należy niezwłocznie po odmarznięciu ziemi założyć pod korę dreny piaskowe lub kamienne, w wypadkach zaś groźniejszych nasuwa się konieczność zerwania nawierzchni na całej wysadzinie, ułożenia warstwy filtracyjnej ze żwiru lub grubego piasku bez domieszki ziemi roślinnej i gliny i ponownego zaszabrowania nawierzchni. Pożądanem jest w tych wypadkach zastosować na przebudowywanej nawierzchni podkład kamienny t. zw. szczotkę.

O sposobach drenowania podłoża pomówimy w jednym z następnych artykułów.

Walka z wysadzinami powinna się opierać na zasadzie, że wysadzina w danym miejscu może powstać tylko jeden raz. Powtórzenie się wysadziny na tem samem miejscu świadczyć będzie, że nie zastosowaliśmy właściwych środków. Wobec tego powtarzanie się wysadzin stwierdza jedynie, że służba drogowa lub czynniki kierujące dopuszczają do tak przykrych zjawisk na powierzonych sobie odcinkach li tylko przez niedbałość lub brak doświadczenia.

Czy spełniliście dobrowolnie przyjęty przez siebie obowiązek wobec Organizacji ?



OGŁOSZENIE KONSTYTUCYI 3-go MAJA PRZED KATEDRĄ Św. JANA — JAN MATEJKO

Ubezpieczenia społeczne w Polsce

Renta starcza jest świadczeniem, zależnym tylko od wieku i okresu ubezpieczenia.

Prawo do renty starczej ma ubezpieczony:

1) płci męskiej — po przebyciu 40 lat w ubezpieczeniu (480 m-cy składkowych) i ukończeniu 60 lat życia.

2) płci żeńskiej — po przebyciu 35 lat w ubezpieczeniu (420 m-cy składkowych) i ukończeniu 55 lat życia,

3) po przebyciu (niezależnie od płci) conajmniej 5 lat w ubezpieczeniu (60 m-cy składkowych) i ukończenia 65 lat życia.

Podstawę wymiaru renty starczej stanowi przeciętna płaca podstawowa wszystkich m-cy, zaliczonych do ubezpieczenia. Renta składa się z kwoty zasadniczej i kwoty wzrostu renty. Kwota zasadnicza wynosi 40% podstawy wymiaru; wzrost renty rozpoczyna się po przebyciu 10 lat w ubezpieczeniu; a kwota wzrostu renty wynosi 1/6% podstawy wymiaru (przeciętnej płacy podstawowej z całego okresu ubezpieczenia), za każdy następny miesiąc ubezpieczenia i dochodzi po 480 m-cach składkowych aż do 60% podstawy wymiaru. Ubezpieczony, mający 40 lat ubezpieczenia, otrzymuje pełną rentę (100% podstawy wymiaru), wszystkim innym przysługuje renta niższa. Kobieta, która przebyła w ubezpieczeniu 35 lat (420 m-cy składkowych)i posiada 55 lat wieku, ma prawo do renty w wysokości 90% podstawy wymiaru. Ubezpieczony zaś (bez względu na płeć), który posiada 65 lat życia i conajmniej 5 lat (a nie więcej jak 10 lat) ubezpieczenia ma prawo do renty w wysokości 40% podstawy wymiaru.

Prawo do renty starczej powstaje w razie ziszczenia się obu warunków, t. j. osiągnięcia określonego wieku i przebycia w ubezpieczeniu conajmniej 60 m-cy. Jeżeli więc ubezpieczony, który posiada 65 lat życia, nie osiągnął jeszcze 60 m-cy ubezpieczenia nie ma prawa do renty starczej — prawo to powstaje z chwilą ziszczenia się drugiego warunku, t. j. przebycia 5 lat w ubezpieczeniu. I naodwrót — jeżeli ubezpieczony ma conajmniej 5 lat ubezpieczenia, a nie osiągnął jeszcze 65 lat życia, niema prawa do renty starczej, będzie miał prawo do tej renty po osiągnięciu 65 lat życia.

Rentę starczą wypłaca się począwszy od 1 m-ca kalendarzowego, następującego po powstaniu prawa do renty. Jeżeli ubezpieczony odpowiada obu warunkom — wiek i okres ubezpieczenia — a nie

zgłosił odrazu, po ziszczeniu się tych warunków, roszczenia o rentę, rentę wypłaca mu się za okres wsteczny ale najwyżej za 12 m-cy wstecz. Rentę starczą wypłaca się miesięcznie z góry. Prawo do renty starczej przedawnia się z upływem 5 lat, np. ubezpieczony, który zgłosił roszczenia w styczniu 1936 r., a już w roku 1929 osiągnął 65 lat zgórą i conajmniej 60 m-cy ubezpieczenia, renty nie otrzyma spowodu przedawnienia prawa do tej renty.

Korzystający z renty starczej otrzymują dodatki na każde dziecko do lat 18 (do 24 — jeżeli dziecko uczęszcza do szkoły posiadającej prawo publiczności) wynoszący 1/10% jego renty (kwoty zasadniczej 40%) jednak renta łącznie z dodatkiem na dzieci nie może przekroczyć podstawy wymiaru renty.

Rencista, który potrzebuje stałej opieki i pomocy osób innych (niedołężny), otrzymuje dodatek w wysokości połowy renty, przyczem renta łącznie z dodatkiem na dzieci wraz z dodatkiem nieudolności nie może przekroczyć podstawy wymiaru renty, t. j. przeciętnej płacy całego okresu ubezpieczenia.

Niezależnie od renty starczej, ubezpieczony, który po upływie 26 tygodni choroby, połączonej z niezdolnością do pracy, jeżeli nadal jest chory na tę samą chorobę, ma prawo do pomocy z Ubezpieczalni Społecznej na koszt Zakładu.

Rencistom, umieszczonym na koszt Zakładu w zakładzie leczniczym, renta zmniejsza się do połowy, gdy posiadają na wyłącznem lub przeważającem utrzymaniu członków rodziny: 1) małżonka, 2) wstępnych i 3) do lat 18 życia dzieci i dalszych zstępnych, pasierbów, braci, siostry, względnie ponad 18 o 24 lat, jeżeli uczęszczają do szkół, posiadających prawo publiczności. Renciści, przebywający w zakładzie leczniczym na koszt Zakładu i nie posiadający członków rodzin na utrzymaniu, otrzymują 1/5 renty. Dodatek nieudolności na stałą pomoc i opiekę nie przysługuje rencistom, umieszczonym w zakładzie, leczniczym.

Jeżeli korzystający z renty starczej zostaje pozbawiony wolności (pozbawienie wolności na podstawie prawomocnego wyroku, a więc areszt karny — nie śledczy) na okres dłuższy niż jeden m-c, renty on nie otrzymuje, rentę natomiast przekazuje się osobom, mającym prawo do alimentacji z jego strony.

Jeżeli korzystający z renty starczej, który nie przebył conajmniej 30 lat w ubezpieczeniu (360 m-cy składkowych) zarobkuje, a zarobek jego łącznie z rentą przewyższa podstawę wymiaru renty, renta zmniejsza się o tę nadwyżkę; w razie, gdy zarobek łącznie z rentą nie przewyższa podstawy wymiaru, renta nie podlega zmniejszeniu.

W wypadku, gdy korzystający z renty starczej przebył w ubezpieczeniu ponad 360 m-cy składkowych i ma zajęcie, bez względu na to, jak wysoki połączony jest z tem zajęciem zarobek, renta starcza nie podlega zmniejszeniu.

W żadnym wypadku renta starcza nie podlega zmniejszeniu, gdy rencista korzysta z zasiłków z tytułu ubezpieczenia na wypadek choroby, czy też z renty wypadkowej, otrzymywanej na podstawie przepisów o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków.

Celem uzyskania renty starczej, ubezpieczony winien zgłosić stosowne roszczenie, przedstawiając legitymację ubezpieczeniową oraz dołączając następujące dokumenty:

1 wszystkie posiadane kary ubezpieczeniowe Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych, względnie zaznaczając w podaniu w których zakładach był ubezpeczony;

2. metrykę urodzenia swego w pełnym lub krótkim wypisie;

3. zaświadczenie o zwolnieniu z zatrudnienia wydane przez ostatniego pracodawcę lub — jeżeli zgłaszający roszczenie pracuje nadal — zaświadczenie pracodawcy, stwierdzające wysokość miesięcznego wynagrodzenia;

4. zaświadczenie, wydane przez właściwą władzę administracji państwowej lub komunalnej (starostwo, zarząd miejski, zarząd gminy), stwierdzające, czy zgłaszający roszczenie pobiera zaopatrzenie z innych źródeł i jeżeli tak, to skąd, od jakiego czasu, w jakiej wysokości, z jakiego tytułu;

5. metryki urodzenia dzieci oraz zaświadczenia właściwej władzy szkolnej o odbywaniu studjów przez dzieci, liczące ponad 18 lat życia — jeżeli zgłaszający roszczenie żąda dodatku na dzieci.

Renty dla wdów

W ciągu 1935 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych wypłacił wdowom po pracownikach umysłowych i robotnikach z tytułu świadczeń emerytalnych ogółem kwotę 6.098.711 zl., z tego wdowom po pracownikach umysłowych 5.068.000. zl., oraz wdowom po robotnikach 1.012.711.

Z emerytalnego ubezpieczenia robotników otrzymuje rentę wdowa po ukończeniu 60 roku życia, wcześniej zaś wtedy, jeżeli jest inwalidką, t. j. jeśli utraciła więcej niż 2/3 zdolności do pracy. Robotnicza renta wdowia wynosi połowę renty inwalidzkiej, do jakiej miałby prawo zmarły mąż.

Z ubezpieczenia emerytalnego pracowników umysłowych otrzymuje zaopatrzenie wdowa po śmierci rencisty lub ubezpieczonego, któremu w chwili śmierci przysługiwało prawo do renty. Renta wynosi 3/5 renty ubezpieczonego.

W okresie tym wypłacono z ubezpieczenia emerytalnego robotników 8.247 rent, oraz z ubezpieczenia emerytalnego pracowników umysłowych 5.068 rent.

Komunikaty Zarządu Głównego

Zarząd Główny zawiadamia, że w dniu 24 b. m. zawiesił w czynnościach Zarząd Oddziału w Żywcu za niewłaściwe gospodarowanie funduszami Związku, jako też udzielanie samym sobie pożyczek ze składek i t. p.

* * *

Odnośnie pokwitowań za wpłacone składki przez poszczególnych członków do Oddziałów Zarząd Główny powziął decyzję, że pokwitowanie z otrzymanych składek należy uskuteczniać podpisem osoby, inkasującej składki w legitymacji w rubryce miesiąca za który składka została przyjęta.

* * *

Zarząd Główny podaje do wiadomości, iż w dniach najbliższych zostaną rozesłane do poszczególnych Oddziałów druki zestaweń składek.

Zarząd Główny poleca wypełnienie i nadesłanie pierwszych arkuszy składek na jednej liście za miesiące styczeń, luty, marzec i kwiecień 1936 r. i nadesjlanie takowych najpóźniej do dnia 30 maja r. b.

Jednocześnie poleca się listy składek sporządzać i nadsyłać co miesiąc, przesyłając je najpóźniej do dnia 10 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły. Zwracamy uwagę kolegów, że terminowe i systematyczne nadsyłanie wykazów należnych składek jest jednym z głównych czynników prowadzenia księgowości Zarządu Głównego.

* * *

Zarząd Główny podaje do wiadomości, że zostanie opracowany szemat protokułów i regulaminów dla Komisji Rewizyjnej, które zostaną w najbliższych dniach rozeslane do Oddziałów. Jednocześnie Zarząd Główny poleca poszczególnym Komisjom Rewizyjnym względnie poszczególnym członkom Komisji Rewizyjnych przeprowadzać jak najczęściej kontrolę kas i rachunkowości Oddziałów. Sprawę tą jako b. ważną w życiu organizacji Zarząd Główny prosi kolegów wziąć szczególnie do serca i przystąpić do pracy nie czekając na nadeslanie wyżej wymienionych druków. Prócz tego Zarząd Główny zawiadamia, że przystępuje bądź przez Komisję Rewizyjną, bądź przez wyznaczone specjalne osoby do rewizji i Kontroli na terenie poszczególnych Oddziałów.

* * *

Tabela wpłaconych składek zostanie zamieszczona w następnym numerze „Drogowca“.

* * *

Zarząd Główny przypomina ponownie o konieczności wpłacania składek *wyłącznie* na konto P. K. O. Nr. 180.374.

Za składki przesyłane inną drogą (przekazami pocztowemi). Zarząd nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności.

Jednocześnie w celu dokładnego skontrolowania wszystkich dotychczasowych wpływów. Zarząd Główny poleca dokładne nadesłanie wykazów sum — przekazanych za pośrednictwem poczty — a nie P.K.O. od dnia 9 czerwca 1935 r.

* * *

Zarząd Główny przystępuje do opracowania memorjału w sprawie definitywnego uregulowania sprawy uposażeń służby drogowej oraz ryczałtów na rozjazdy personelu technicznego.

Chcąc zebrać jaknajwięcej materjału Zarząd Główny pro : Oddziały o nadsyłanie krótkich referatów w celu wszechstronnego oświetlenia tej kwestji.

* * *

Poczynając od bieżącego numeru tym Oddziałom, które zalegają ze składkami ponad 2 miesiące dalszą wysyłkę „Drogowca“ wstrzymany.

Nie możemy bowiem pozwolić, by Koledzy, którzy sumiennie spełniają swoje obowiązki w stosunku do własnej organizacji — byli krzywdzeni przez tych, którzy chcą egzystować cudzym kosztem i wymagają wiele, nie dając nic wzamian.

* * *

Zarząd Główny Zw. Pr. Dr. Kol. w zrozumieniu konieczności uzupełnienia wiedzy fachowej, tak trudnego do urzeczywistnienia w obecnych czasach przez uczestniczenie osobiste w kursach, organizowanych w miastach wojewódzkich dla pp. Drogomistrzów i Dozorców Drogowych projektuje, w porozumieniu z p. Inż. R. Lewickim, inspektorem drogowym i kilkuletnim kierownikiem kursów dla drogomistrzów w Warszawie, zorganizowanie kursów takich lecz drogą korespondencyjną, — przez co uczestnicy będą mogli przejść cały kurs w ramach, wymaganych przez Minnist. Kom. bez odrywania się się od swych codziennych obowiązków.

Wobec ogromnego nakładu pracy i kosztów, związanych z przygotowaniem takiego kursu, Zarząd prosi pp. Drogomistrzów o rychłe wypowiedzenie się w tej sprawie i ewentualne nieobowiązkowe zgłoszenie udziału, a to dla koniecznego ustalenia ilości uczestników.

Kurs taki, przypuszczalnie 6 miesięczny, rozpocznie się w październiku — listopadzie b. r.

Listy i zgłoszenia proszę kierować do Zarządu Głównego.

Koszty kursu byłyby zależne od ilości uczestników.

Wykonanie Budżetu za 1935/36 r.

(od 1/VI 1935 do 18/II 1936)

	WPŁYWY		WYDATKI	
	preliminowano	osiągnięto	preliminowano	uskuteczn.
Składki	24 860	16.980.26		
Światło			50.—	32.31
Lokal			840.—	1.056 96
Opał			168.—	80.64
Matarjały piśmienne			700.—	198.91
Porto		1.85	675. —	604.36
Inwentarz			140.—	577.—
Pensja Prezesa			4.200.—	3.617.78
„ Pracowników			2.520.—	1.318.04
Woźny			840.—	290.50
Djety Zarządu i Komis.i Rewizyjnej			1.855.—	3.948.50
„ „ „ Prezesa				1.336 87
Świadczenia Socjalne			910.—	195.40
Nieprzewidziane			1.662.—	506.85
Zjaz Delegatów		[illegible]	2.100.—	818.15
Drogowiec		[illegible]	8.200.—	5.049.59
	24.860	18.037.51	24.860	19.631.86

UWAGĄ: Pozycje „anormalne" podkreślono. Przekroczenie budżetu o zł. 1.594.35 obciąża budżet roku 1936 (patrz pozycja — spłata długu).

Zestawienie finansowe za 1935/36

(od 1/VI 1935 do 18/II 1936)

MIESIĄC	Nadesłane składki	Kasa		P. K. O.	
		Przychód	Rozchód	Wpływy	Podjęto
Czerwiec	660.30	1.000.—	948.40	671.30	1.000.20
Lipiec	1.429.95	1.885.40	1.541.82	1.374.55	1.820.60
Sierpień	2.281.47	2.587.77	2.291.36	2.254.08	2.540.90
Wrzesień	1.472.87	1.410.07	1.915.81	1.323.65	1.260.40
Październik	1.611.10	1.263.20	1.392.42	1.597.90	1.210.40
Listopad	2.796.50	2.604.40	2.170.55	2.187.10	1.895.60
Grudzień	3.033.37	3.769.88	4.260.36	2.963.95	3.185.49
Styczeń	2.348.—	2.508.99	2.508.99	2.203.95	2.270.80
Luty do 18	1.346 70	2.817.40	2.817.40	2.328.35	2.751.10
	16.980 26	19.847.11	19.847.11	16.904.83	17.935 49

Wykaz sum wpłaconych przez oddziały na Zjazd Delegatów

Ponieważ nie wszystkie oddziały uiściły składki za swych delegatów przeto Zarząd Główny wzywa Oddziały opieszałe do przekazania należnych opłat zjazdowych. Gdyby znalazły się Oddziały, które mimo wezwania opłat nie przekażą. Zarząd Główny w następnym numerze „Drogowca" zmuszony będzie te oddziały wymienić i stosować wobec nich takie same kroki, jak wobec oddziałów zalegających ze składkami.

Jednocześnie Zarząd Główny wyjaśnia celem uniknięcia nieporozumień, że za delegatów, którzy byli na zjeździe z tytułu piastowanych godności Członków Zarządu bądź Centralnej Kom. Rewizyjnej, Oddziały winny nadesłać opłaty jak za delegatów, którzy przybyli tylko na zjazd.

Brześć n/B. 30.—, Białystok 10.—, Błonie 20.—, Borysław 10.—, Chełmno 20.—, Dolina 20.—, Grajewo 20.—, Gostyń (20) 10.—, Jasło 20.—, Kossów Pol. 10.—, Kutno 20.—, Kartuzy 20.—, Kobryń 20.—, Krosno 10.—, Kowel 20.—, Kalisz 30.—, Krzemieniec 20.—, Krasnystaw 20.—, Kielce 30.—, Lublin 20.—, Lida 20.—, Leszno 10.—, Łowicz 10.—, Łomża 20.—, Łęczyca 20.—, Mińsk Maz. 20.—, Dołodeczno 20.—, Nowy Targ 20.—, Nisko k/Malca 10.—, Opatów 20.—, Ostrów Wlkp. 20.—, Ostrów Maz. 10.—, Oszmiana 20.—, Pleszew 10.—, Prużana 10.—, Przeworsk 10.—, Płońsk 20.—, Pinczów 20.—, Przemyśl 20.—, Piotrków 20.—, Rohatyń 10.—, Równe 10.—, Rzeszów 10.—, Rawa Maz 10.—, Rybnik 10.—, Siedlce 30.—, Stopnica 10.—, Starograd 10.—, Sieradz 10.—, Stryj 20.—, Sokólka 10.—, Węgrów 10.—, Wołkowysk 20.—, Września 20.—, Wysokie Maz. 10.—, Włocławek 10.—, Wieluń 20.—, Zamość 30.—, Zbaraż 10.—, Żywiec 10.—, Mielce 10.—.

Wnioski złożone na Walnym Zjeździe Delegatów w dniu 16 lutego r. b.

Zamieściliśmy część tylko wniosków, gdyż inne zawierają tą samą treść.

My pracownicy dróg kołowych powiatu kaliskiego, którzyśmy dotychczas byli długo sierotami i każdy z nas odrębnie chadzał własną drogą, obecnie zorganizowani silnie, apelujemy do wszystkich sąsiednich kolegów, by oddali swe siły i dążyli wytrwale do tego, by wszystkie sąsiednie powiaty wciągnąć do organizacji, wtedy skupione siły będziemy mogli dać Głównemu Zarządowi, który czując za sobą taką moc, będzie mógł ze skutkiem wstawiać się do Wyższych Władz i starać się o to, by nasze bolączki naprawdę były załatwiane a nie tylko odkładane do lepszych czasów.

Prosimy Cię, Główny Zarządzie, *byś się wstawił za nami do Wyższych Władz* i uzyskał to, byśmy *należeli do emerytury, jak inni, stali pracownicy*, a nie by, po przepracowaniu nieraz całego życia na drodze odejść z posady bez niczego.

Koszarki państwowe, wystawione specjalnie dla dróżników, powinny być bezpłatne, to samo z przyległemi kawałkami ziemi, jak było dawniej.

Trawa przydrożna powinna być wykorzystana przez dróżnika bezpłatnie.

Dróżnik powinien też zawsze otrzymywać djety za prace na innych odcinkach i wynagrodzenie za nadliczbowe godziny a także regularne wypłaty pensji.

Główny Zarządzie nie wymagamy od Ciebie dużo — tylko to o co teraz prosimy.

Oddział na pow. bydgoski.

1) Zaszeregowanie dróżników do pewnej grupy uposażeniowej pracowników samorządowych, a przynajmniej do 14-tej grupy uposażeniowej pracowników samorządowych wraz z przynależnemi dodatkami,
2) O przyjęcie dróżników jako pracowników stałych i ubezpieczenie ich na starość i niemoc (emerytura),
3) O przyznanie zniżek kolejowych i zniżek w szkołach państwowych dla dzieci dróżników,
4) Wyekwipowanie dróżników w postaci odpowiednich mundurów służbowych,
5) O odszkodowanie za używanie własnego roweru,
6) O bezpłatne przyznanie trawy z rowów przydrożnych (szosowych),
7) O skrócenie czasu pracy w soboty.

Ponieważ my pracownicy drogowi, których służba jest bardzo ciężka i odpowiedzialna, jesteśmy traktowani wręcz po niewolniczemu prawie pod każdym względem i na każdym odcinku najbardziej zaś po stronie materjalnej jesteśmy krzywdzeni, żądania nasze są uzasadnione.

Oddział na powiat Olkusz.

1) Bezwzględnie zająć się sprawą nowego uposażenia pracowników samorządowych t. j. aby dróżnicy otrzymali jedną z grup jako funkcjonarjusze o charakterze publiczno-prawnym,
2) Jak najprędszego całkowitego umundurowania dróżnika,
3) Czasopismo „Drogowiec" winno być wydawane w formie większej krytyki, tyczącej się warunków pracy i płacy szarej rzeszy dróżniczej, przez co Zarząd Główny miałby możność zwrócenia uwagi społe-

czeństwa na ludzi, którzy oddają zdrowie i siły dla dobra Państwa, a nie są odpowiednio traktowani.

Oddział na powiat Ropczyce.

1) *O zniesienie kontraktów i o przywrócenie nam 16 grupy Niższych Funkcjonarjuszy Państwowych, Wojewódzkich i Powiatowych,*

2) *O umundurowanie służby drogowej* i w lepszym gatunku,

3) O mieszkaniowe i magazynowe dla dróżników powiatowych,

4) O wypłacanie za godziny nadliczbowe,

5) O zniżkę biletów kolejowych dla służby drogowej,

6) O wynagrodzenie za zniszczenie rowerów, używanych podczas służby na drodze, a kupionych za własne pieniądze,

7) O spis Ruchu, żeby nam wolno było w czasie zimy i w czasie deszczu obserwować w najbliższym domu przy drodze przez okno i o pomocnika, żebyśmy się mogli zmieniać po sześć godzin, gdyż i w porze zimowej i w czasie ciężkich mrozów i zawieruchy jest niemożliwe stać dwanaście godzin a nawet bez ciepłego obiadu, gdyż z punktu tego na obiad iść nam nie wolno, co może spowodować utratę zdrowia a może nawet i życia. I wogle zmieniać się po sześć godzin przez cały rok, tak w dzień jako też i w nocy,

8) O bezpłatne zezwolenie noszenia broni, przeważnie podczas spisu ruchu w nocy, gdzie dróżnik musi stać sam na przeznaczonym mu początku lub końcu stacyj dróg, gdzie w obecnych czasach bez broni jest niemożliwe.

Oddział na pow. Mielecki.

1) Zdecentralizowanie Władz Związkowych przez utworzenie Wojewódzkich Komitetów (Zarządów) z następującym podziałem wkładek:
   a) Zarząd Główny — 60%,
   b) Zarząd Wojewódzki — 20%,
   c) Oddziały miejscowe — 20%.

2) Wybranie do Zarządu Głównego jednego członka z Województwa Krakowskiego,

3) Utworzenie dla członków pośmiertnej kasy, minimum zaopatrzenia około 500 zł.,

4) Jaknajenergiczniejsze wystąpienie Zarządu Głównego w sprawie zaliczania dróżników samorządowych (powiatowych) do jednej z najniższych grup w nowo uchwalić się mającej ustawie samorządowej,

5) Walny Zjazd zechce ze względu na ciężką sytuację finansową i gospodarczą uchwalić jak najdalej idące oszczędności w budżecie Zarządu Głównego.

Oddział kowelski.

1) O spowodowanie uchwały Walnego Zjazdu, nakładającej obowiązek na Zarząd Główny Związku w kierunku poczynienia wszelkich możliwych starań u Władz o ustalenie: Dróżników, służby mechanicznej walców drogowych, stałych dozorców (majstrów drogowych).

2) O spowodowanie uchwały, stwarzającej statutową formę zabezpieczenia rodzin po zmarłych członkach Związku przez doraźne zebranie (w wypadku śmierci członka) składek od wszystkich członków Związku i w ustalonej przez Walny Zjazd wysokości (składki), które po zebraniu od poszczególnych Oddziałów Związku, Zarząd Główny bezzwłocznie będzie wypłacał pozostałej rodzinie po zmarłym członku w formie jednorazowej odprawy Związkowej.

Oprócz tego Zarząd Główny będzie wypłacał doraźne zapomogi na koszta pogrzebu z sum, przewidzianych w budżecie Związku.

3) Zarząd Główny poczyni starania u odnośnych Władz:

a) O wydawanie służbie drogowej umundurowania na takich samych warunkach, jak je otrzymuje służba kolejowa;

b) O wypłacanie ryczałtów na utrzymanie rowerów;

c) O zniżki kolejowe stałe (analogiczne do pracowników państw.);

d) O bezpłatne przejazdy służbowe autobusami;

e) O wyjednanie drogomistrzom, zatrudnionym na drogach państwowych i opłacanych z kredytów państwowych dodatków mieszkaniowych.

Proszę o zamieszczanie w „Drogowcu" miesięcznych sprawozdań z działalności Zarządu Głównego (ogólne i kasowe).

Zjazd delegatów uchwala iż po śmierci członka każdorazowo wszyscy członkowie Związku opodatkowują się po 20 gr. od członka i tak zebraną sumę przekazują przez Zarząd Główny rodzinie zmarłego członka.

Oddziały: *Wileński*,
Siedlecki,
Oszmiański.

Oddział na pow. Krasnystaw.

prosi Zarząd Główny o poczynienie u miarodajnych czynników starań, aby niżsi funkcjonarjusze drogowi w związku z rozpatrywaną przez Sejm Ustawą Samorządową, byli potraktowani narówni z innymi pracownikami samorządowymi i mieli prawo, po pewnym okresie służby kontraktowej, do stabilizacji a temsamem mogli przejść do wyższej grupy uposażeniowej, oraz aby mogli też korzystać z ulg przy kształceniu dzieci. W związku z powyższem mogliby też nabyć prawa emerytalne. Należy również poczynić starania, aby zwolnieni byli od opłaty dzierżawy za pasy drogowe, aby koszty rowerowe, jak również zezwolenia na posiadanie broni były bezpłatne.

Oddział na pow. wileński.

Walny Zjazd Delegatów postanawia Fundusz Zapomogowy pozostawić nieruchomym do przyszłego zjazdu delegatów w roku 1937, kiedy to ustali %, podział tej sumy.

Wychodząc z założenia, że zjazdy delegatów po za swoim zasadniczem celem omawiania spraw organizacji muszą służyć do zapoznawania się przynajmniej częściowo z większemi ośrodkami Rzeczypospolitej Polskiej, *Oddział Wileński proponuje Walnemu Zjazdowi wniesienie* uchwały odbywania Zjazdów w coraz to innych ośrodkach wojewódzkich i jako pierwszy punkt po za Centralą wyznaczając na przyszły Zjazd w 1937 r. prastare miasto Wilno, co da nam możność złożenia hołdu Sercu naszego patrona Ś. p. Marszałka J. Piłsudskiego.

Oddział na pow. Piotrkowski.

Dróżnicy powiatu piotrkowskiego, zrzeszeni w Związku Zaw. na zebraniu w dniu 9 lutego 1936 r. w poczuciu świa-

domości swych obowiązków i praw uchwalili następujące bolączki do poruszenia takowych przez delegatów na Zjeździe Delegatów w Warszawie w dniach 15 i 16 lutego bieżącego roku.:

1) Zaszeregowanie dróżników do odpowiedniej kategorji płac;
2) Przyznanie dróżnikom umundurowania, względnie równoważnika pieniężnego;
3) Wynagrodzenie za godziny nadliczbowe;
4) Zniesienie systemu akordowego, stosowanego wobec dróżników;
5) Spowodowanie, by dróżnicy nie mieli obowiązku należenia do Ubezpieczalni Społ.

Koło Włocławek.

Związek Koła w Włocławku prosi Prezydjum o poruszenie sprawy co do wypłacania zaległych pensji za ubiegłe lata, udzielanie urlopów 14 dniowych jednorazowych a nie z przerwami po 7 dni, punktualne wypłacanie pensyj i zaszeregowanie do niższych funkcjonarjuszy państw.

Z życia Oddziałów

Z ogólnego przeglądu nadeslanych przed Zjazdem sprawozdań z Oddziałów wynika, że życie ich płynie w warunkach normalnej pracy organizacyjnej o której zamieszczamy słów kilka, streszczając się do ostateczności, ze względu na obfitość materjału w bieżącym numerze.

W MOŁODECZNIE powstał nowy Oddział. Zebranie organizacyjne odbyło się w dniu 12 stycznia 1936 r. Prezesem Oddziału został wybrany jednogłośnie nadzorca dróg i mostów kol. Goszczyński, dzięki energji którego Oddział został utworzony.

Po zagajeniu zebrania przez kol. Goszczyńskiego i uczczeniu pamięci duchowego Patrona Związku Marsz. Piłsudskiego przez powstanie i jednominutową ciszę zostały omówione wszystkie bieżące sprawy poczem dyskutowano na temat obrony przeciwgazowej i opanowania techniki uruchomienia pojazdów mechanicznych.

ODDZIAŁ W ŚNIATYNIE odbył zebranie w dn. 9 lutego 1936 r. Poruszona była na niem sprawa nabycia broni przez dróżników, uzyskania bezpłatnych kart rowerowych, został uchwalony Statut Kasy Samopomocy oraz odbyło się posiedzenie Sądu Koleżeńskiego.

ODDZIAŁ W KALISZU odbył doroczne Walne zgromadzenie w dn. 19.I. Został wybrany nowy Zarząd, w ciągu obrad przeprowadzono zmianę Statutu Kasy Samopomocy, odczytano sprawozdanie z zabawy tanecznej, urządzonej staraniem tamt. Koła. Pozatem omówione były szczegóły odczytu, poświęconego śp. Marsz. Piłsudskiemu. Ze swej strony musimy dodać, że Oddział Kaliski jest dobrze zorganizowany, a dróżnicy świecą przykładem ofiarnej pracy i zrozumieniem swych celów okolicznym powiatom. Oddział wpłaca regularnie składki członkowskie oraz interesuje się życiem całego Związku.

ODDZIAŁ W PŁONSKU odbył w dniu 23.II. 1936 r. posiedzenie Zarządu na którem zostało złożone sprawozdanie delegata ze Zjazdu, ułożono budżet na 1936 r. oraz postanowiono przesłać do Zarządu Głównego sumę 120 zł. zebraną z dobrowolnych składek dróżników pow. Płońskiego zaprojetowaną przez Prezesa Oddziału na rzecz budowy Pomnika Marsz. Piłsudskiego.

ODDZIAŁ W OLKUSZU na zebraniu w dniu 9.II. b. r. po wyborach nowego Zarządu zorganizował sekcję kulturalno-oświatową w celu założenia bibljoteki i urządzania odczytów dla dróżników. Pozatem przyznał pożyczki członkom z Kasy Samopomocy po 25 zł.

ODDZIAŁ W KROŚNIE odbył doroczne zebranie, i dokonał wyborów nowego Zarządu.

ODDZIAŁ W BUSKU (Stopnica)

Na zebraniu w dniu 19 stycznia zebrani po przejrzeniu sprawozdania kasowego i wyborach nowego Zarządu postanowili: zwrócić się do Ubezp. Społecznej o przyznanie lekarza dla leczenia członków i ich rodzin w Stopnicy, wpłacać do Kasy Związku 6 zł. rocznie na Ligę O. P. P. poczem ustalono kwoty pożyczek udzielanych z Kasy Samopomocy.

ODDZIAŁ W OSZMIANIE

Na zebraniu w dn. 5.II. r. b. przeprowadził wybory nowego Zarządu, po uskutecznieniu czego postanowiono: utworzyć kasę samopomocy, założyć bibljotekę, zwrócić się do władz z prośbą o ułatwienie kupna jednolitego ubrania dla dróżników oraz przeniesienie dróżników ze strefy I płacy do II-ej.

ODDZIAŁ W KOSOWIE POLESKEM

Na zebraniu w dn. 21.I. r. b. zostały przeprowadzone wybory nowego Zarządu, sprawdzenie Sta-

nu Kasy oraz jednomyślnie przyjęty wniosek, by zwrócić się do p. Kierownika Pow. Zarządu Drogowego w sprawie bezpłatnych kart rowerowych oraz potrącenia składek członkowskich przy wypłacie poborów.

ODDZIAŁ W WYSOKIEM MAZOWIEC.

Na walnem zebraniu w dn. 26.I. zostały przeprowadzone wybory oraz poruszono wiele zasadniczych spraw jak: zaległości z dawnych lat, zaszeregowanie i t. d. przyczem obecny na zebraniu Kierownik P.Z.D. udzielał wyjaśnień i obiecal, że w wypadkach gdzie jako zwierzchnik może przyjść z pomocą uczyni to napewno.

ODDZIAŁ W RÓWNEM

Odbył doroczne zebranie, na którem dokonano wyborów nowego Zarządu oraz sprawdzenia stanu kasy.

ODDDZIAŁ W SANOKU

Nadsyła sprawozdanie, w którem informuje nas, że przy Zarządzie Drogowym odbył się kurs ogrodniczo-sadowniczy pod protektoratem p. Starosty i przy udziale p. Kierownika P.Z.R.

Pozatem w dn. 11.I. Powiatowy Zarząd Drogowy urządził w domu dróżnika Haducha wspólny „opłatek“, na którym byli obecni p. Starosta, p. Kierownik, pp. technicy oraz wszyscy dróżnicy.

Sprawozdanie kończy się gorącym podziękowanie wszystkim obecnym na czele z p. Starostą i p. Kierownikiem za wzi;cie udziału w „opłatku“.

WRZEŚNIA

Oddział we Wrześni na zebraniu w dniu 2.II. r. b. po przeczytaniu sprawozdań z działalności Oddziału oraz gospodarki kasowej, wybrał nowy Zarząd, prawie w tym samym składzie oraz uchwalił następujące ważne wnioski: 1) Statut Pomocy Lekarskiej, 2) o potrącaniu składek z poborów przy wypłacie i przyznaniu wolnych kart rowerowych.

ODDZIAŁ W KUTNIE

Na zebraniu w dniu 26.I. poruszono sprawy wyłącznie kasowe tylko przewodniczący wygłosił referat o niebezpieczeństwie wojny gazowej.

ODDZIAŁ SOKÓŁKA

Na zebraniu w dn. 6.I. omawiane były sprawy pasania krów na pasach drogowych, o kartach rowerowych oraz o ściągnięciu zaległości z członków i postanowiono wystosować pismo do Prezesa Zarządu Głównego, by przyjechał na następgne zebranie wobec nawału ważnych spraw.

ODDZIAŁ W BRODNICY

Na zebraniu w dniu 3-ego lutego Oddziału w Brodnicy wszyscy członkowie *po wspólnym przyznaniu się do swej winy w stosunku do Związku za opuszczenie się i niewykonywanie swych obowiązków postanowili teraz zorganizować swój Oddział na pewnych podstawach dla dobra ogólu.*

ODDZIAŁ W SIERADZU

Informuje nas, że na dwuch kolejnych zebraniach w dniach 19.I. i 8.II. powziął wiele ważnych postanowień, między innymi założenie Kasy Koleżeńskiej.

ODDZIAŁ W RZESZOWIE

W dn. 26.I. ogół zebranych uchwalił wplacić do Zarządu Głównego składki za trzy miesięce, resztę zaś uiścić w ciągu następnych miesięcy.

Pozatem postanowiono wystosować pismo do p. Kierownika Pow. Zarządu Drogowego w sprawie podwyższenia pensji dróżnikom, którzy przesłużyli ponad 10 lat.

ODDZIAŁ WE WŁOCŁAWKU.

Informuje nas, że na zebraniu, odbytem w dn. 15.XII. 1935 r. Zarząd Oddziału zażądał wyjaśnień od członków, by otwarcie powtórzyli zarzuty stawiane członkom Zarządu o których dowiaduj się on od osób trzecich. Nikt z malkontentów nie wystąpił zebranie przeszło nad tem do porządku dziennego.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej zostało przyjęte jak i darowanie pożyczki okradzionemu koledze Błażejowi.

(Dalszy ciąg sprawozdań w majowym numerze

Z żałobnej karty

Dnia 21 marca b. r. zmarł w Dębicy drogomistrz Mądro.

Pogrzeb odbył się dnia 24 marca w obecności przedstawicieli władz powiatowych, kolegów i podwładnych zmarłego.

Pamiętajmy, że konto nasze w P. K. O. posiada Numer **180.374**

Z POBYTU PREMJERA BELGIJSKIEGO P. PAUL VAN ZEELANDA W WARSZAWIE



W tych dniach P. Prezydent Rzplitej prof dr. Ignacy Mościcki przyjął na audjencji premjera Belgji P. Paul Van Zeelanda, którego następnie podejmował śniadaniem.
Zdjęcie nasze przedstawia P. Premjera Van Zeelanda po audjencji u p. Prezydenta. Stoją od prawej do lewej: P. Przezydent R.P, minister Spraw Zagranicznych Beck, premjer Van Zeeland, poseł belgijski w Warszawie p. Paternotte de la Vaillée, oraz premjer Marjan Zyndram-Kościałkowski.

Skrzynka Pocztowa

Kolega Bolesław Krzyśpiak, były skarbnik dawnego Zarządu Głównego prosi nas o zaznaczenie, że całkowicie solidaryzuje się z listem b. członków Zarządu Głównego kolegów Władysława Stolarskiego i Stanisława Kubika, zamieszczonym w Nr. 2 (24) „Drogowca". Odpowiedź Zarządu Głównego na ten list zamieszczamy w majowym numerze.

Encyklopedja drogowa

Uwaga: w poprzednim artykule „Encyklopedji" pod tytulem „Znaki drogowe", wkradly się następujące błędy drukarskie, zniekształcające zdania. Należy dokonać następujących sprostowań we wspomnianym artykule zamieszczonym w Nr. 2 (24) „Drogowca": w ustępie drugim artykułu wiersz 5-ty zamiast „pod znakiem" czytaj „przed znakiem"; wiersz 6-y zamiast „dlugość" czytaj „odległość"; wiersz 11-y zamiast „kilometr" czytaj „hektometr"; wiersz 15-y zamiast „pod" czytaj „przed"; wiersz 16-y zamiast „przejazdem" czytaj „przepustem"; wiersz 18-y zamiast „za" czytaj „na". W ustępie przedostatnim zamiast „wycieczki narodowej" czytaj „wycieczki rowerowej".

Znaki ostrzegawcze

Wprowadzenie na drogi publiczne pojazdów mechanicznych, posuwających się z dużą szybkością spowodowalo konieczność zabezpieczenia podróżnych od wypadków. Na prostych i otwartych odcinkach szos kierowca pojazdu widzi dokladnie przed sobą wszystkie ewentualne przeszkody i zapomocą sygnalów oraz stosując się do przepisów ruchu może zawsze uniknąć zderzenia lub innego wypadku.

Odcinki dróg, które mogą być z jakichkolwiekbądź względów niebezpieczne, powinny być oznaczone specjalnymi sygnalami, które zwracając uwagę kierowcy na niebezpieczeństwo, zmuszają go do spotęgowania czujności względnie do zmniejszenia szybkości pojazdu lub nawet do zatrzymania się. Nie będziemy się zastanawiać nad sygnalizacją ostrzegawczą, regulującą ruch w miastach, bylby to temat zbyt obszerny. Natomiast zastanowimy się jakie znaki ostrzegawcze są stosowane na szlakach które my stale obslugujemy. Każdy rodzaj przeszkody ma swój ustalony znak ostrzegawczy. Spotykamy kilka postaci znaków ostrzegawczych, a mianowicie: tarcze, umieszczone na slupach, postawionych na poboczu drogi z prawej strony, licząc w kierunku przeszkody w odległości 200 — 300 mtr. od przeszkody; rogatki i barjery, zamykające drogę; latarnie sygnalowe, pobielone drzewa, kamienie, slupki lub barjery na zakrętach, tarcze z napisami ograniczającemi dopuszczalny ciężar pojazdów, przejeżdżających przez mosty. Tarcze ostrzegawcze posiadają kształt trójkąta o dlugości boku 60 cm. Na tarczach na niebieskim tle wymalowane są biale znaki, umówione ostrzegające kierowców pojazdów o zbliżeniu się do przeszkody. Przed ostrym lub niebezpiecznym zakrętem na tarczy wymalowany jest bialy znak Z; przed rozkrzyżowa-

niem się dróg o twardej nawierzchni znak X; przed przejazdem kolejowym, strzeżonym przez specjalnego stróża znak *) (płotek); przed przejazdem, niestrzeżonym — parowóz, przed wygórowanym mostkiem lub ściekiem poprzecznym znak **) (wgłębienie między wzniesieniami); przed przeszkodą innego rodzaju niebezpieczną dla ruchu i wymagającą zmniejszenia szybkości znak ostrzegawczy posiada na niebieskim tle białą pionową kreskę. Drzewa, kamienie bankietowe lub słupki ochronne, znajdujące się na zewnętrznem poboczu drogi na zakręcie powinny być pobielone, aby w porze nocnej w świetle reflektorów samochodowych wyraźnie ograniczały drogę.

W miejscach przerwy komunikacji lub tam, gdzie jest wymagane obowiązkowe zatrzymanie się pojazdów (naprz. przy posterunkach celnych lub przy zamkniętych w czasie przejścia pociągów przejazdach kolejowych) umieszczone są na drodze barjery, rozsuwane lub podnoszone, pomalowane na kolor biały lub czerwony i zaopatrzone w czerwoną tarczę okrągłą w dzień i w latarnię o czerwonem świetle w nocy. Jeżeli przyczyna zatrzymania ruchu w danym miejscu nie jest widoczna dla przejezdnych należy umieścić na rogatce lub obok w miejscu widocznem tablicę z napisem objaśniającym przyczynę zamknięcia ruchu i ewentualną drogę objazdu. Odpowiednie umieszczenie i utrzymanie znaków ostrzegawczych w znacznym stopniu podnosi bezpieczeństwo ruchu na drogach, ponieważ każdy kierowca w porę ostrzeżony ma czas i możność przyszykować się do bezpiecznego wyminięcia przeszkody. Należy przeto zwracać baczną uwagę, aby wszystkie niebezpieczne miejsca na drodze były zawsze oznaczone przy pomocy odpowiednich znaków ostrzegawczych.

B. Z.

*) ⊞ **) ⌓

Co będzie z motoryzacją?

Minął już dzień 1-go maja, jeszcze miesiąc i sezon sprzedaży pojazdów motorowych będzie można uważać w 80 proc. za zamknięty w r. b.

Czy nam wiele przybyło nowych pojazdów?

Myślę, że nie trzeba używać maszyn do liczenia, aby porachować ów przyrost nowych wozów. Zarejestrowano ich z pewnością mniej, niż wycofano starych gratów, które po dychawicznem życiu lat ostatnich, oddały swe ostatnie tchnienie na jednem z cmentarzy samochodowych.

Tak więc radosne okrzyki popularnych dzienników, zapowiadające w okresie ostatniej zimy Fordy i Buicki po 4—5.000 zł., okazały się raz jeszcze prognostykami „fachowców", czytanemi z... gwiazd i znaków Zodjaku.

Jednakże wypisywane nonsensy oraz szeptane na ucho plotki zrobiły szkodę — zahamowały częściowo sprzedaż — wszyscy czekają na tanie, taniutkie auta, *tańszy motocykl,* wydatne obniżenie kosztów eksploatacji.

Czekać nauczyliśmy się znakomicie, tylko, że wielbłądzia cierpliwość nie jest ponoć czynnikiem sprowadzającym pożądane zmiany. Na czekaniu trudno jeździć.

Nasze władze skarbowe mogą spać spokojnie; ogłoszone ulgi podatkowe, o które tak długo, namiętnie i uparcie walczono, nie spowodowały jakoś runu kupujących na pojazdy motorowe.

Wygląda na to, że kupujący umieją liczyć lepiej od konserwatywnych biurokratów — to, co łaskawie dano ew. kandydatowi na właściciela pojazdu mechanicznego, to kropla w morzu kosztów oraz utrudnień, jakie jeszcze niepotrzebnie pozostały.

Na pierwszy plan bowiem wysuwa się sprawa ceny wozów importowanych. Cena mogłaby być wydatnie obniżona (nie zapominajmy, że sprowadzamy pojazdy motorowe niemal wyłącznie z krajów, które od nas kupują produkty rolne), gdyby zaniechano złośliwego oclenia od ceny detalicznej, katalogowej, a nie od faktury.

Upór, z jakim nasze władze skarbowe trwają przy tego rodzaju interpretacji przepisów, wskazuje, że komuś bardzo na robieniu wszelkich możliwych utrudnień zależy...

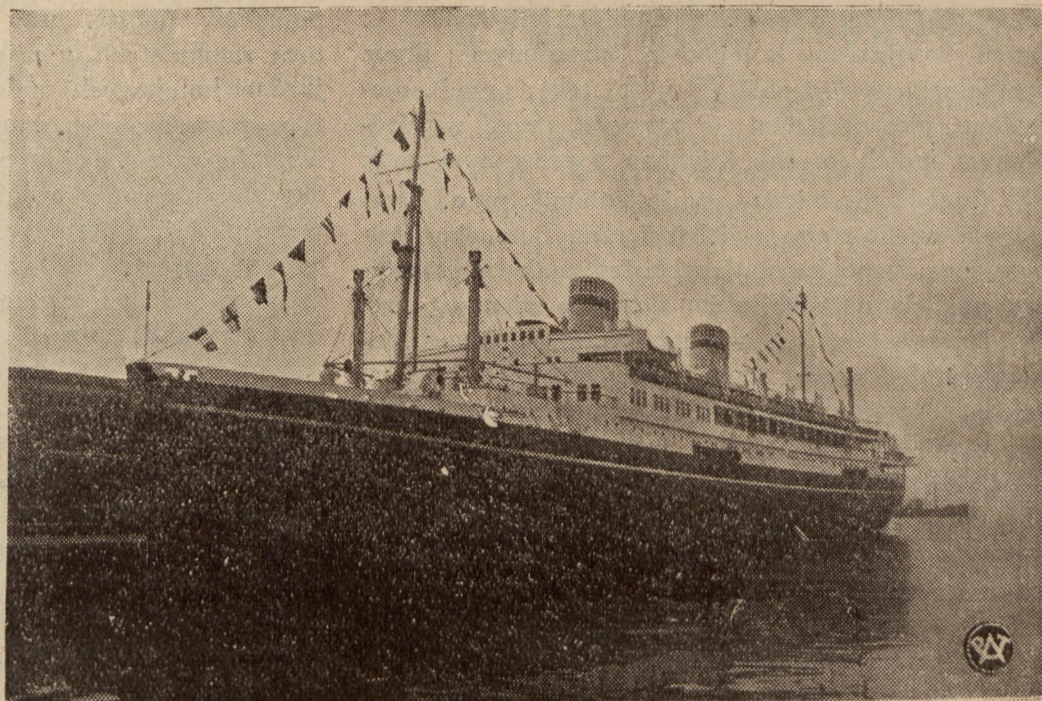
Tak więc ochrania się rynek krajowy przed „nadmiernym, szkodliwym importem pojazdów motorowych", importem, który sięga „imponujących" cyfr, gdyż aż... połowy sumy importu,.. owoców zagranicznych do Polski.

Niestety wyrobom krajowego przemysłu samochodowego ta ochrona niebardzo jakoś pomaga. Kandydaci na właścicieli pojazdów motorowych nie chcą brać tego co im się każe wziąć, szukają tego co chcą i mogą wziąć. I sprawa stoi w miejscu.

Przemysł metalowy, idący posłusznie za swymi chlebodawcami, probuje tu i ówdzie zaznaczyć swoje istnienie, w zagadnieniu motoryzacyjnem, słusznie broni swych interesów, których... nikt nie ata-

PIERWSZA PODRÓŻ M/S „BATORY“

Na Zdjęciu M/S „Batory“ w Tryjeście



kuje — zajmuje to trochę czasu kilkudziesięciu oso bom i... sprawa stoi w miejscu.

Rok 1936-y już uciekl dla motoryzacji. Co najtęższe głowy, na najpotężniejszych plecach osadzone, wysilają cały swój spryt nad ograniczeniem, destruowaniem, burzeniem. Nie mają czasu myśleć (a może nie umieją, bądź nie chcą?) nad budowaniem, tworzeniem.

Wielkie zagadnienie taniej obsługi, tanich remontów warsztatowych, tanich garaży, taniego kre dytu na kupno pojazdów leży odlogiem.

Stoimy w dalszym ciągu w miejscu demotoryzujemy się, bez zmrużenia powiek przysłuchujemy się, jak u naszych sąsiadów ziemia dudni pod ciężarem tysięcy tanków, tankietek, samochodów pancernych, setek tysięcy aut osobowych i motocyklów.

My mamy czas, spoglądamy w niebo, uśmiechamy się z zakłopotaniem i słysząc grzmoty wmawiamy w siebie, że to pewnie krzesła u sąsiadów przesuwają...

Są pewne nowości, — jak chcą niektórzy — pocieszające. Na Targach w Poznaniu Polski Fiat wystawił produkt mózgów Włoskiego Fiata a produkt maszyn Francuskiego Fiata — dwuosobowy samochodzik, bardzo sprytnie pomyślany (silnik 4-cylindrowy, poj. 0,570 litra, mocy 5 K.M., cztery biegi, waga 550 kg.).

Ponieważ Włosi zdecydowa.li nie robić tego typu do czasu ukończenia wojny z Abisynją, oddali licencję „bratu“ we Francji.

Wózek ten kosztuje we Francji od 10.000 do 12.500 fr., zależnie od wykończenia, czyli 3.500—4.000 zł.

Podobno P. Z. Inż. zamierza opracować montaż (a może produkcję?...) tego samochodu popularnego, zapewnie bardzo ekonomicznego i taniego w eksploatacji na drogach... asfaltowych lub betonowych.

Widocznie uznano, że 508-ka jest za duża i za wygodna, albo może przewiduje się, że Polacy tak schudną w najbliższych latach, że będą szczuplejsi od Włochów?

Próby motoryzacji kraju od... końca, albo jak kto woli — od deseru, to także patentowany wynalazek Polski. Nie próbowały zaczynać od tej strony ani kraje wyposażone w idealne drogi, ani kraje przodujące w technice samochodowej. Wyskoczyli z tem cudem właśnie Włosi.

Jak sztab armji włoskiej ocenił ten wynalazek — wskazuje najlepiej fakt zakazu produkcji do czasu ukończenia wojny. Teraz nie mają czasu na zabawę.

Czy to maleństwo będzie miało powodzenie? Zapewne tak. Przeniosą się nań starzejący się motocykliści, którzy na starość nie uciułali tyle gotówki, żeby sobie kupić samochód. Nowość wyprze w pewnej mierze szybszy, wytrzymalszy, zwrotniejszy i lżejszy motocykl, pojazd nieoceniony w służbie łączności.

Zaletą „samochodu ludowego“ będzie przyciągnięcie grupki osób starszych zmuszonych zrezygnować z droższego samochodu do grona czcicieli silnika.

Sprawa obniżenia kosztów paliwa znajduje się podobno na „tapecie“, tak, że można spodziewać się zniżki cen, za... kilka miesięcy.

Pierwszy krok został jednak zrobiony — uczynił go zarząd m. Warszawy godząc się na obniżenie ceny dzierżawy za pompy w mieście z 6.14 grosza na 2,75 grosza od litra (przeciętnie, ceny dzierżawy są różne w zależności od punktu sprzedaży).

Podobno kolej godzi się na obniżenie frachtu (o 2.11 grosza na litrze?) a nawet Fundusz Drogowy zrezygnował z 2 groszy na litrze (pozostanie 6.76 grosza). Oczywiście najgorzej targuje się skarb (12,95 gr. obciążeń na litrze!!!) oraz przemysł naftowy z rozpaczą wskazujący na obciążenia eksportowe i całkowity zastój w wiertnictwie.

Może jednak wspólne wysiłki doprowadzą do jakiegoś pożądanego wyniku.

Zapowiadane wydanie rozporządzeń o rozszerzeniu ulg przy wyznaczaniu podatku dochodowego (odliczenie sum wydanych na utrzymanie poj. mechanicznego) na t. zw. dochody fundowane — pensje urzędników i t. p. nie może jakoś ujrzeć światła dziennego.

Mamy przecie tak wiele czasu...

Dokądże mamy czekać?

Musi się znaleźć werszcie ktoś silny i odpowiedzialny, kto jasno i wyraźnie powie co krajowi i państwu jest potrzebne, a co fałszywe. Musi zniknąć dziadowska kapanina ulg i ulatwień, która nie prowadzi do niczego, jak do rozgardjaszu i dezorjentacji. Musi się wreszcie znaleźć ktoś, kto potrafi zespolić wysiłki wszystkich dla budowy tak ważnego dzieła, dość silny, aby destruktorów usunąć, albo zaprząc do pracy twórczej.

W pracy nad motoryzowaniem kraju nie posuwamy się w r. b. naprzód, jak tego należało się spodziewać. Stoimy w miejscu, a więc się cofamy.

W poczynaniach czynników powołanych do popychania zagadnienia trudno dostrzec potrzebne napięcie pracy, niezbędną koncentrację i koordynację wysiłków.

Sytuacja nie jest ani prosta, ani łatwa, gdyż — jak to zwykle bywa — ci co nie potrafili zdobyć się na pracę pozytywną, okazują się mistrzami w grze destrukcyjnej.

A czas jednak płynie, miesiące biegną za miesiącami i nic się nie zmienia — pojazdów mechanicznych nietylko, że nie przybywa, lecz nawet ubywa. Demotoryzujemy się, tracimy prężność obronną.

Jak długo mamy czekać?

Zgrzyty

Plotka — stała się w naszych czasach nagminną chorobą, siejącą poprostu epidemiczne spustoszenie.

Ludzka złośliwość, jakże daleka od elementarnych pojęć etyki, w pogoni za osiągnięciem własnych, często bardzo poziomych, celów — nie przebiera w środkach, szargając lekkomyślnie cudzą opinję, jakgdyby nie o najcenniejszy skarb, którym jest *dobre imię* ludzkie, a o jakiś bezwartościowy szyld, chodziło.

Jednostki poważne nawet, ale obserwujące to wszystko, co tak zwana „powojenna moralność“ zrobiła ze społeczeństwa, mimowoli ulegają podszeptom tych moralnych bandytów — plotkarzy — a pociąga to za sobą nieobliczalne skutki — powoduje nieporozumienia, intrygi, zniechęca najbardziej oddanych pracy ludzi do sumiennego pełnienia obowiązków — słowem niszczy — nie buduje.

Ostatnio mamy do zanotowania fakt, że po całym prawie województwie Nowogródzkim, krążą pogloski o rzekomych nadużyciach w Pow. Zarządzie Drogowym w Lidzie — toczą się rzekomo jakieś w tej sprawie dochodzenia, a o ich wyniku nikt nic powiedzieć nie może.

Czyż nikt powołany w tej sprawie głosu nie zabierze?

Albo są winni — i niech się o nich wszyscy dowiedzą — albo niema ich — więc trzeba kursujące pogloski zdementować i nie pozwolić krzywdzić Bogu ducha winnych urzędników.

Chwała Bogu, że jest to wyjątek.

Nie tak dawno na stanowisku starosty jednego z powiatów wojew. Nowogródzkiego zaszła zmiana. zmiana.

Nowy gospodarz powiatu w przedziwny, a niepraktykowany sposób ustosunkował się do swoich pracowników.

Nie istnieje w pojęciu pana starosty godność osobista urzędnika, który nie jest pouczony w razie spostrzeżonych usterek w jego pracy, lecz besztany, często w obecności obcych interesantów, w sposób przykry i podrywający ten konieczny autorytet, który musi posiadać w oczach społeczeństwa jednostka, wyniesiona do godności urzędnika, choćby odcinek jego pracy był minimalny.

Lecz nie tylko to. Pan starosta nie liczy się z obowiązującemi przepisami, wypowiada pracę wbrew tym przepisom i zmusza pracowników do podpisywania kontraktów na 6 miesięcy i t. p.

Uważamy, że jeśli w gronie pracowników znajdą się jednostki nieodpowiedzialne, lub nieodpowiednie — należy je zwolnić natychmiast, ale poniżanie czyjejś godności nie powinno należeć do atrybutów władzy administratora powiatu.

Chwała Bogu, że jest to wyjątkowy wypadek.

NA DRODZE ROZWOJU SZYBOWNICTWA POLSKIEGO

Szkoła szybowcowa w Polichnie pod Kielcami, rozpoczyna w maju kurs pilotażu szybowcowego. Przygotowania do otwarcia kursów trwają w całej pełni. Reprodukujemy tegoroczny próbny start szybowca na szybowisku w Polichnie.



Z POLSKI

W rocznicę zgonu Marszałka

Naczelny Komitet Uczczenia Pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego pod przewodnictwem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej komunikuje:

Uroczystości żałobne w pierwszą rocznicę zgonu Marszałka Józefa Piłsudskiego odbywają się w całym kraju.

Dzień 12 maja nie jest wolny od pracy. Natomiast winno być udostępnione jak najszerszym rzeszom obywateli wzięcie udziału w nabożeństwach i akademjach żałobnych, to też godziny ranne powinny być wolne od zajęć. Po zakończeniu nabożeństw należy przystąpić do zajęć normalnych.

Uroczystości, związane ze złożeniem Serca Marszałka w grobowcu na Rossie w Wilnie, w których weźmie udział Pan Prezydent, Rząd, Izby ustawodawcze, Wojsko i delegacje z terenu całego państwa — ze względu na ich oficjalny charakter, objęte zostaną specjalnym programem.

Uroczystości żałobne w Krakowie odbędą się przy udziale przedstawicieli rządu i miejscowych władz wojskowych i cywilnych.

Organizacje społeczne biorą wszędzie udział w uroczystościach lokalnych; udział w uroczystościach wileńskich winien być ograniczony jedynie do delegacji zarządów głównych tych organizacji, względnie do ich pocztów sztandarowych; do Wilna zjeżdżają też poczty sztandarowe wszystkich oddziałów wojskowych — z wyjątkiem krakowskich.

Stowarzyszenie „Rodzina Wojskowa" organizuje d. 12 maja „Hołd Matek, połączony z wysłaniem delegacyj do Wilna.

Program uroczystości w całym kraju w dniu 12-go maja odbędzie się w następującym porządku:

godz. 7—8 werble orkiestr wojskowych i organizacyj.;

godz. 10—11 nabożeństwa żałobne we wszystkich świątyniach wszystkich wyznań z udziałem władz publicznych, wojska, kombatantów, P. W., szkół i organizacji społecznych.

Tam, gdzie w nabożeństwach wezmą udział Wojsko i P. W. po nabożeństwach winny odbyć się defilady przy werblach — bez muzyki. Po zakończeniu defilad ma być odegrany jedynie hymn narodowy.

O godz. 13 w południe, w momencie złożenia Serca Marszałka do grobowca, na sygnał, podany przez radjo, dzwony kościelne i syreny fabryczne— nastąpi 3-minutowa chwila ciszy — przerwa w całym ruchu ulicznym i komunikacyjnym, przechodnie zdejmują nakrycia głów i zatrzymują się w skupieniu.

Popołudniu akademje żałobne, poświęcone pamięci Marszałka Piłsudskiego.

Wieczorem o godzinie 20 min. 45, jako w godzinę śmierci Marszałka, dzwony kościelne i salwy honorowe z dział.

Flagi żałobne mają być wywieszone przez cały dzień 12 maja, wywiesić je należy w przeddzień wieczorem. W braku specjalnych flag żałobnych — flagi narodowe spuszczone do pół masztu, przybrane krepą.

Zaleca się także żałobną dekorację witryn sklepowych i okien i wystawienie w nich portretu

lub popiersia Marszałka Piłsudskiego. W tym wypadku wystawy sklepowe winny być opróżnione z przedmiotów, normalnie się tam znajdujących, a całość powinna mieć wygląd poważny i estetyczny.

Oficerowie i podoficerowie w całym kraju będą z krepą na ramieniu, w Wilnie i delegacje cywilne z żałobnemi opaskami.

Orkiestry w lokalach publicznych w dniu 12 maja nie grają.

Przedstawienia w teatrach, kinach, cyrkach, wszelkie rodzaje widowisk oraz odczyty, niezwiązane z charakterem dnia, w dniu 12 maja nie powinny mieć miejsca.

Przykład godny naśladowania

W dniach powszechnej i ciężkiej żałoby, która ogarnęła naród po śmierci Wodza, robotnicy Fabryki Karabinów w Warszawie uczcili pamięć Marszałka — stając do wyścigu pracy. Postanowili wykonać i ofiarować armji w darze 100 karabinów maszynowych. Rok prawie trwała ta praca dobrowolna, aż wreszcie ostatnio odbyło się w murach fabryki wielkie święto.

Na długich stołach leżą szeregami nowiutkie karabiny maszynowe. Wokół wielkim czworobokiem ustawili się robotnicy, ich rodziny i zaproszeni goście.

Na dźwięk hymnu narodowego milknie gwar, odkrywają się głowy, kompanje honorowe 30 p. p. Zw. Rezerwistów i Strzelca prezentują broń. Nadchodzi Pan Prezydent Rzeczypospolitej. Kroczą za nim: Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. Rydz-Śmigły, minister spraw wojskowych gen. Kasprzycki, minister przemysłu i handlu gen. Górecki, prezes N. I. K. gen. Krzemiński, wiceminister gen. Składkowski, wojewoda Jaroszewicz, generałowie Trojanowski, Schally, Kordjan-Zamorski, Wieniawa-Długoszewski, Rayski.

Po odśpiewaniu przez chór pracowników Fabryki Karabinów „Gaude Mater Polonia" przemówił naczelny dyrektor P. W. U. inż. Wierzejski podkreślając, że świat pracy i armja najbliższej są ze sobą złączone w Polsce, dzięki Wodzowi, który swych pierwszych żołnierzy znalazł wśród robotników.

Jeden z robotników odczytał akt oddania karabinów pułkom, których sztandary odznaczone są krzyżem „Virtuti Militari".

Reprezentacje tych pułków w składzie 1 starszy oficer, 1 podoficer, i 1 szeregowy odebrały broń.

W imieniu wojska podziękował robotnikom p. minister gen. Kasprzycki zaznaczając, że gdy cały naród będzie tak samo solidarnie współpracował z armją, Polska może nikogo się nie obawiać.

Następnie P. Prezydent Rzeczypospolitej zwrócił się do pracowników fabryki w następujących słowach:

—„Niech ten piękny wyraz waszych uczuć, robotników fabryki karabinów, będzie przykładem dla innych wytwórni. Cześć wam, robotnicy".

Po odczytaniu depeszy do Pani Marszałkowej Piłsudskiej, wysłanej przez pracowników fabryki, orkiestra odegrała szereg utworów.

Po skończonej uroczystości, Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. dyw. Rydz-Śmigły i dostojnicy państwowi przez dłuższy czas oglądali dar pracowników fabryki karabinów.

W czasie uroczystości pracownicy fabryki kilkakrotnie żywiołowo manifestowali na cześć Pana Prezydenta, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i Armji Polskiej.

Roboty drogowe w całym kraju rozpoczęte

Roboty drogowe, prowadzone przez ministerstwo komunikacji w granicach przyznanych na ten cel kredytów inwestycyjnych, zostały po większej części rozpoczęte jeszcze z dniem 1 kwietnia b. roku.

Przystąpiono więc we wszystkich województwach do robót konserwacyjnych na drogach państwowych, a ponadto rozpoczęto roboty inwestycyjne przy budowie ulepszonych nawierzchni, nowych dróg i mostów.

Roboty przy budowie ulepszonych nawierzchni będą w najszerszym zakresie prowadzone w roku bieżącym w województwach kieleckiem, krakowskiem, łódzkiem i warszawskiem i zostały już rozpoczęte na odcinkach dróg państwowych Jedlińsk—Radom, Radom — Kielce, Będzin — Częstochowa, Będzin — Miechów, Kraków — Modrzejów, Myślenice — Skomielna, — Kraków — Wieliczka, Łódź — Piotrków, Łowicz — Łódź — Kalisz, Warszawa — Zegrze, Warszawa — Mińsk Mazowiecki, Warszawa — Wyszków i Warszawa — Kołbiel. — Pozatem w innych województwach rozpoczęto tego rodzaju roboty na odcinkach dróg państwowych Lublin — Tomaszów, Poznań — Kostrzyń, Poznań — Środa, Stanisławów — Bohorodczany i Złoczów — Tarnopol — Zaleszczyki. Rozpoczęto również roboty przy budowie nawierzchni ulic w Zakopanem.

Budowa nowych dróg państwowych będzie prowadzona w głównej mierze w czterech województwach wschodnich, gdzie będą budowane odcinki następujących dróg państwowych: a) w województwie nowogrodzkiem Bastuny — Trakiele, Lipniszki — Iwje, Nowogródek — Wsielub, Koźlinka —

Iwje, Baranowicze — Darewo, Bielica — Zdzięcioł, Leśna — Miłowdy i Mosty — Rożanka; b) w województwie wileńskiem: Podbrodzie — Święciany, Oszmiana — Holszany, Zuprany — Smorgonie i Kobylnik — Wieronki; c) w województwie poleskiem: Kobryń — Pińsk; i d) w województwie wołyńskiem: Łuck — Kolki.

W innych województwach będzie w budowie 5 nowych odcinków dróg państwowych, pozatem przewidziane jest subwencjonowanie w całem państwie budowy 50 odcinków dróg samorządowych. Znaczna większość robót przy budowie dróg została już rozpoczęta.

W dziale państwowych mostów drogowych przystąpiono już do przebudowy podpór mostu stalowego na Narwi w Ostrołęce oraz do dalszej budowy mostów żelbetonowych na Pilicy w Białobrzegach na Skawie w Makowie, na Hrywdzie w Lubiszczycach i mostów stalowych na rzece Wiar w Podmojscach i na Pilicy w Spale.

Poza tem rozpoczęto odbudowę i budowę całego szeregu mostów drewnianych we wszystkich województwach, w najbliższym zaś czasie rozpocznie się montaż konstrukcji stalowej mostu na Wiśle we Włocławku, budowę podpór mostu stalowego na Wiśle w Płocku oraz budowę granicznego mostu stalowego na Dniestrze w Zaleszczykach, co do którego pertraktacje z Rumunją są na ukończeniu.

Ze świata

Ważna decyzja francuskiego sztabu generalnego

W związku z ujawnionym brakiem 3.000 żołnierzy do obsadzenia linji fortyfikacyj na wschodnim pograniczu, francuski Sztab Generalny postanowił przedłużyć o rok służbę roczników, które zaciągnięte zostały na podstawie dotychczasowej ustawy wojskowej, przewidującej jednoroczną służbę. Zarządzenie to wydano na kilka dni przed upływem terminu jednorocznej służby, wywołało w kołach zainteresowanych duże niezadowolenie. Koła te powołują się na wyraźne postanowienie znowelizowanej ustawy wojskowej, która, wprowadzając dwuletni okres służby, przewidziała zachowanie jednorocznego terminu dla roczników powołanych w drugim względnie trzecim turnusie. W kołach wojskowych tłumaczą zarządzenie, wydane przez francuski Sztab Generalny, koniecznością zapewnienia dostatecznie silnej załogi umocnieniem pogranicza i uniknięcia w okresie wyborczym znaczniejszych translokacji wojsk z garnizonów położonych wewnątrz kraju do garnizonów pogranicznych.

TROCHĘ ŚMIECHU...

Zakład

— Moi państwo! — powiada raz pan Kropka do towarzystwa, — pokażę państwu coś, czego dotąd jeszcze nikt na świecie nie widział, i czego potem już nikt więcej nie zobaczy!

— To niemożliwe! — przerywa ktoś ze słuchaczy.

— Załóżmy się!

— Dobrze.

— O sto złotych?

— Stoi!

— A więc — ciągnie dalej pan Kropka proszę patrzeć. Biorę ten orzech, rozgryzam go... Oto jądro! Przecie tego jądra nikt jeszcze nie widział, bo było w skorupce. Prawda!

— A teraz zjadam to jądro i już go więcej nikt nie zobaczy!

Pan Kropka wygrał zakład!

PRZEDPŁATA roczna — **3,50** zł., kwartalna — **90** gr., miesięczna — **30** gr.
Członkowie Związku otrzymują „Drogowca" bezpłatnie.
OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.
Ogłoszenia artykułowe i w tekście **25%** drożej.

Wydawca: **Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Koł. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego**
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowy-Świat 39 m. 20 tel. 209-14
Redaktor Nacz. i odpowiedzialny Stanisław Wiszniewski

Zakłady Drukarskie „Kolumna", Warszawa, Nowy Świat 39 tel. 2.78-52.